@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

9 (103)
wrzesień
2016



PO DRUGIEJ STRONIE METRA

Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Warto przeczytać

Drodzy Czytelnicy

Mieszkańcy Warszawy z pewnością nie wyobrażają sobie stolicy bez podziemnej kolei. Dla wielu z nich to właśnie metro jest podstawowym środkiem transportu. Siedząc w wagonie pasażerowie często nie zdają sobie sprawy, jak skomplikowane jest utrzymanie podziemnej kolei w dobrym stanie technicznym i zapewnienie rozkładowego kursowania.

W tym miesiącu zapraszamy wszystkich do metra. Ale nie na stacje i perony, gdzie każdy może wejść, ale do miejsc niedostępnych: na Stację Techniczno-Postojową i do Centralnej Dyspozytorni Metra Warszawskiego. Te dwa miejsca są kluczowe dla funkcjonowania podziemnej kolei. Na STP pociągi przechodzą przeglądy techniczne, a w razie potrzeby przeprowadzane są wszystkie niezbędne naprawy. Po Stacji oprowadza kierownik Sekcji Mechanicznej Działu Remontów Metra Warszawskiego Kamil Bober. Z rozmowy dowiedzieć się można też co metro robiło na moście Siekierkowskim.

Rozmawiamy również z dyżurnym metra Tomaszem Michalikiem. To on odpowiedzialny jest za ruch pociągów. Jeżeli wydarzy się cos nieplanowanego, dojedzie do awarii, czy pociągi się „zakorkują" to właśnie dyżurny rozwiązuje problem. Również dyżurny koordynuje poranne wyjazdy i wieczorne powroty pociągów czy nocne prace. Skoro o nich mowa, to zapraszamy do obejrzenia zdjęć z nocnych ćwiczeń służb i z prac przy torach. Choć miejsca są znajome, to „na żywo" ogląda takie sceny niewiele osób.

W dziale „Z kart historii" przyglądamy się warszawskim autobusowym liniom turystycznym. Nie tylko autobusowym. Przeczytać można również o tym, jak na stołeczne ulice powróciły omnibusy konne.

Zachęcamy do lektury

@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorzy prowadzący: Magdalena Potocka, Wiktor Paul

Skład: Maciej Beister

Nakład: 10 105

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl

www.facebook.com/ztm.warszawa

www.twitter.com/ztm_warszawa

www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Zmiany po wakacjach

Od września, po zakończeniu szkolnych wakacji, Zarząd Transportu Miejskiego wprowadzi kilka stałych zmian w układzie komunikacyjnym. Ich głównym celem będzie dostosowanie oferowanej podaży miejsc do potrzeb. Poprawi się również komunikacja na Targówku a dzieci z Wilanowa zyskają dojazd do nowej szkoły.

Utrzymane zostały wakacyjne częstotliwości kursowania linii **114** i **118**. Linia 114 nadal kursuje co 12 minut w godzinach szczytu i co kwadrans poza szczytem i w święta. Linia 118 jeździ co 15 minut zarówno w szczycie jak i poza szczytem a także w święto.

Linia **125** została wycofana z pl. Hallera i skierowana od ul. Grochowskiej do stacji metra Stadion Narodowy.

Utrzymana została wakacyjna (co pół godziny) częstotliwość kursowania linii **126**. Linia będzie jednak obsługiwana bardziej pojemnymi autobusami.

Przywrócona została 10-minutowa częstotliwość kursowania linii **152** jedynie w tzw. mikroszczycie porannym, czyli w porze największego zapotrzebowania. Podstawowo, w szczycie porannym i popołudniowym, linia kursuje co 12 minut.

Utrzymana na stałe została wakacyjna skrócona trasa linii **155** od strony Koła do ronda Daszyńskiego. Linia kursuje z częstotliwością co kwadrans w godzinach szczytu, co 20 minut poza szczytem i co pół godziny w święto.

Utrzymana została wakacyjna częstotliwość kursowania linii **184** . Autobusy nadal podjeżdżają na przystanki co 30 minut.

We wrześniu została utrzymana wakacyjna częstotliwość kursowania linii **193**. Autobusy kursują co 10 minut w szczycie, co kwadrans poza godzinami szczytu oraz co 20 minut w święta.

Częstotliwość kursowania linii **211** została zmieniona (od 22 sierpnia). Autobusy kursują w godzinach szczytu co 12 minut. Równocześnie zostały przywrócone, również z częstotliwością co 12 minut, szczytowe kursy skrócone tej linii na trasie: Dąbrówka Wiślana – Ćwiklińskiej.

Zawieszona wcześniej linia **314** została zlikwidowana.

Utrzymana na stałe została trasa linii **516** wprowadzona na początku lipca br.: Świderska – Ćmielowska. Zwiększona została również (od 22 sierpnia) częstotliwość kursowania linii w godzinach szczytu z 15 minut do 12.

Została uruchomiona nowa linia autobusowa na **256** trasie: PRATULIŃSKA – Trocka – Radzymińska – Gorzykowska – Handlowa – Ossowskiego – zawrotka na pętli WITEBSKA – Ossowskiego – Kołowa – Św. Wincentego – Borzymowska – Trocka – zawrotka na pętli TARGÓWEK – Trocka – Borzymowska – Św. Wincentego – Kondratowicza – Łabiszyńska – SUWALSKA.

Autobusy podjeżdżają na przystanki co 30 minut.

Trasa linii **323** została wydłużona. Linia kursuje dodatkowo ulicami: Sejmu Czteroletniego – Ledóchowskiej – Branickiego.

Kursowanie linii **412** zostało przywrócone po przywróceniu kursowania tramwajów w al. Solidarności na odcinku Targowa – al. Jana Pawła II.

Utrzymano zawieszenie kursowania linii **426**.

W przypadku pozostałych linii przywrócone zostały ich trasy i częstotliwości kursowania (z uwzględnieniem objazdów związanych z trwającymi inwestycjami).

Ponadto 1 września wprowadzono nowy rozkład jazdy metra w godzinach poza szczytem oraz w weekendy. Zmiany mają na celu dostosowanie podaży miejsc do rzeczywistych potrzeb przewozowych.

Linia **M1** w dni powszednie w godzinach międzyszczytowych kursuje co 4 minuty. W święta do godz. 9.00 co 6 minut i 45 sekund. A po godz. 9.00 co 5,5 minuty.

Linia **M2** w dni powszednie pomiędzy godzinami szczytu kursuje co 6 minut. Po godz. 18.30 co 3,5 minuty. Po godz. 19.30 co 4,5 minuty a po godz. 21 co 6 minut i 40 sekund. W soboty między godz. 6 a 21 pociągi podjeżdżają na stacje co 6,5 minuty a w święta co 7,5 minuty.

Szczegóły zmian: www.ztm.waw.pl



Aby nadal korzystać z Karty Warszawiaka trzeba wgrać e-hologram. Ostateczny termin to 30 września

Papierowe hologramy, które poświadczają uprawnienia do korzystania z Karty Warszawiaka lub Karty Młodego Warszawiaka są ważne jedynie do 30 września br. Po tym okresie zostaną całkowicie zastąpione przez elektroniczny zapis na karcie, czyli tzw. e-hologram. Posiadacze kart z naklejonymi papierowymi hologramami, którzy chcą również po tym terminie korzystać z przysługujących im ulg i zniżek, powinni mieszkać i rozliczyć podatek za 2015 rok w Warszawie i do końca września wgrać na swoje karty e-hologramy. Co ważne, żeby to zrobić nie trzeba udawać się do Punktu Obsługi Pasażerów ZTM ani do Wydziału Obsługi Mieszkańców w urzędzie dzielnicy.

Karta Warszawiaka i Karta Młodego Warszawiaka uprawniają do zakupu tańszych biletów długookresowych ZTM oraz do wielu ulg i zniżek przy korzystaniu z różnych instytucji. Z Karty Warszawiaka/Młodego Warszawiaka mogą korzystać osoby, które mieszkają w stolicy i rozliczają się w niej z podatku dochodowego od osób fizycznych. Poświadczeniem uprawniającym do ulg i zniżek jest papierowy hologram naklejony na Spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską lub inny nośnik biletów długookresowych ZTM.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami **papierowe hologramy są ważne wyłącznie do 30 września br**. Potem zostaną zastąpione przez tzw. **e-hologramy**, które są elektronicznym zapisem na karcie. Żeby więc od października móc korzystać z uprawnienia do ulg i zniżek w ramach Karty Warszawiaka, należy do końca września wgrać na kartę e-hologram.

Jak można to zrobić? Najprościej, bez konieczności wizyty w POP-ie lub w WOM-ie, **można to zrobić w... biletomacie**. Taką funkcję mają prawie wszystkie biletomaty, w których można kodować bilety długookresowe. E-hologramu nie można wgrać jedynie w 36 automatach ZTM stojących na stacjach II linii metra.

Po włożeniu karty do czytnika należy wybrać opcję wgrania e-hologramu. Potem trzeba potwierdzić (naciskając przycisk „TAK”), że w dalszym ciągu posiadamy uprawnienie do korzystania ze zniżek. Kolejnym krokiem jest zapoznanie się z regulaminem i oświadczenie, że zgadzamy się na okazanie, na wezwanie ZTM, stosownych dokumentów poświadczających uprawnienia do Karty Warszawiaka. Potem pozostaje już tylko wyrazić zgodę na przetwarzanie danych osobowych. Po wgraniu e-hologramu można wyjąć kartę z czytnika.

Posiadacz karty, której nie ma na liście uprawnionych do zakodowania e-hologramu, zostanie poinformowany o konieczności zgłoszenia się do POP ZTM z wymaganymi dokumentami. Jeśli zaś nie mamy uprawnienia do zniżek lub z innego powodu naciśniemy „NIE”, wgrywanie e-hologramu zostanie przerwane.

E-hologram można oczywiście również wgrać w POP ZTM lub w jednym z dzielnicowych WOM-ów. Jeśli zdecydujemy się na wgranie e-hologramu w POP-ie lub WOM-ie powinniśmy okazać dowód tożsamości oraz jeden z dokumentów: pierwszą stronę PIT z prezentatą urzędu skarbowego, zaświadczenie z urzędu skarbowego, Urzędowe Poświadczenie Odbioru (UPO) wraz z pierwszą stroną PIT-u (zawierającą wygenerowany automatycznie numer dokumentu zgodny z identyfikatorem dokumentu UPO), gdy rozliczamy się przez Internet oraz z wypełnionym odpowiednim wnioskiem.

Wgrane w tym roku e-hologramy będą ważne do 30 września roku 2017.

Należy jednak pamiętać, że e-hologramy będą ważne dopiero od początku października. Do tego czasu, czyli do końca września, poświadczeniem uprawnienia do ulg i zniżek w ramach Karty Warszawiaka/Młodego Warszawiaka są hologramy papierowe. Dlatego osoby, które mają hologramy naklejone na kartę nie powinny ich z niej usuwać.



Zmiany rozkładu jazdy SKM. Dodatkowe pociągi na Służewiec

Od niedzieli 4 września, do rozkładu jazdy Szybkiej Kolei Miejskiej zostały wprowadzone niewielkie zmiany. Pracownicy biurowców na Służewcu mogą skorzystać z dodatkowych pociągów, a w związku z remontem na odcinku Warszawa Gdańska – Warszawa ZOO obowiązuje wzajemne honorowanie biletów ZTM i KM.

Zmiana rozkładu związana jest z kolejnym etapem prac modernizacyjnych infrastruktury kolejowej. W przypadku linii SKM zmiany to jedynie kilkuminutowe przesunięcia czasu odjazdu wybranych pociągów. Szczegóły sprawdzić można w gablotach lub w zakładce kolej na stronie www.ztm.waw.pl.

W celu ułatwienia dojazdu na Służewiec w trakcie przebudowy ulicy Marynarskiej, w dni robocze od poniedziałku 5 września, kursują dodatkowe pociągi linii S3. Jadą one na trasie skróconej Warszawa Zachodnia – Warszawa Służewiec. Rano odjeżdżają z Warszawy Zachodniej o 7:37 i 8:55, a popołudniu ze Służewca do Warszawy Zachodniej o 16:33 i 17:33. W porannym szczycie do stacji Służewiec dojeżdża również pociąg KM z Pilawy - przyjazd do Służewca o 8:03.

W związku z prowadzonymi pracami, na odcinku Warszawa Gdańska – Warszawa ZOO pociągi kursują po jednym torze. Rozkłady pociągów linii S3 i S9 oraz KM na linii legionowskiej zostały w niewielkim stopniu zmienione. Wybrane pociągi SKM linii S9 i KM linii R9 do i z Legionowa kursują tylko do przystanku Warszawa ZOO.

Utrzymane zostaje obowiązujące dotychczas w dni robocze wzajemne honorowanie biletów ZTM i KM.

Bilety KM (wszystkich rodzajów) honorowane są w godzinach 14:00 – 20:00 (dotyczy rozpoczęcia i zakończenia podróży) w pociągach SKM linii S9 na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska – Warszawa ZOO, a na odcinku Dworzec Gdański – Rondo Starzyńskiego również w tramwajach i autobusach ZTM.

Bilety ZTM (wszystkich rodzajów) są honorowane na odcinku Warszawa ZOO – Warszawa Gdańska – Warszawa Zachodnia w pociągu KM nr 51602 (Ciechanów – Warszawa ZOO godz. 6:47 – Warszawa Zachodnia godz. 7:01), co pasażerom pociągu SKM S9, kończącego kurs na przystanku Warszawa ZOO (planowy przyjazd o godz. 6:40) umożliwia kontynuację podróży w kierunku Warszawy Zachodniej na tym samym bilecie.

Pasażerowie z biletami „kartonikowymi" ZTM, które nie zostały wcześniej skasowane, są obowiązani do ich skasowania przez trwałe napisanie na ich odwrocie daty i godziny w formacie 24-godzinnym, czyli np. 15.07. godz. 06:55, a posiadacze biletów zakodowanych na WKM muszą je uprzednio aktywować.

2 i 17 wróciły na Tarchomin Kościelny

Od 5 września tramwaje linii 2 i 17 standardowo kończą kursy na pętli Tarchomin Kościelny. Powróciły na swoje stałe trasy po zmiany związanych z budową linii tramwajowej na Nowodwory.



Od 5 września dla tramwajów linii 2 i 17 na Tarchominie obowiązują trasy podstawowe. „Dwójka" obsługuje trasę Metro Młociny – Tarchomin Kościelny, a 17 Kielecka – Tarchomin Kościelny.

Dla linii 17 nadal będą funkcjonowały trasy objazdowe wynikające z prac modernizacyjnych prowadzonych w al. Jana Pawła II i na ulicy Marynarskiej.

Nowy biletomat w Ursusie

Pasażerowie mają do dyspozycji nowy automat biletowy. Urządzenie znajduje się przed zejściem na stację kolejową Warszawa Ursus-Niedźwiadek od strony pętli autobusowej.

Biletomat został zainstalowany przez firmę Mennica Polska S.A. Podróżni mogą za jego pomocą kupić wszystkie rodzaje biletów kartonikowych, bilety okresowe oraz zakodować bilety kupione przez Internet. W automacie można również zakodować e-hologram na Warszawskiej Karcie Miejskiej. Urządzenie przyjmuje płatności bilonem oraz kartą płatniczą.



Metro po godzinach

Nieco ponad 800 metrów na południe za stacją metra Kabaty znajduje się ogromny teren, bez którego funkcjonowanie warszawskiego podziemnej kolei nie byłoby możliwe. To Stacja Techniczno-Postojowa Kabaty stanowiąca zaplecze techniczne metra. To tutaj sprawdzany jest stan techniczny pociągów oraz naprawia i sprząta się wagony. Także tutaj znajduje się Centralna Dyspozytornia, której pracownicy są odpowiedzialni za sprawne i bezpieczne kursowanie metra.

Stacja Techniczno-Postojowa Kabaty zajmuje 33-ha teren sąsiadujący z Lasem Kabackim. Od rezerwatu oddziela ją 6-metrowy mur i wał ziemi, co zapewnia ochronę obszarów leśnych przed hałasem.

Warsztat i parking dla pociągów

Największym obiektem na STP Kabaty jest elektrowozownia, czyli najogólniej mówiąc – warsztat i parking dla pociągów metra. Pierwsze odczucia i spostrzeżenia, jakie pojawiają się po wejściu do elektrowozowni to ogromna przestrzeń, temperatura o kilka stopni niższa od panującej na zewnątrz oraz sterylne, jak na warsztat, warunki.

- *W porównaniu z elektrowozownią kolejową jest tu bardzo czysto. Owszem, niby wszystko jest podobne – wagony ustawione na kanałach, wymontowane z wagonów części w trakcie sprawdzania lub napraw, mnóstwo specjalistycznego sprzętu, ale jednocześnie posadzka lśni czystością i nie da się wyczuć charakterystycznego zapachu smaru. Czy eksploatacja i naprawa taboru metra i kolejowego tak bardzo się różnią?* – pytam **kierownika Sekcji Mechanicznej Działu Remontów Metra Warszawskiego Kamila Bobera**. – *Z jednej strony jest bardzo dużo podobieństw – wagony metra, podobnie jak kolejowe przechodzą regularne przeglądy i naprawy, czyli w obu przypadkach pracy w elektrowozowni nie brakuje. Z drugiej – proszę pamiętać o specyficznych warunkach, w jakich kursuje metro – zawsze pod dachem. Poza tym metro w Warszawie ma zdecydowanie krótszą historię niż kolej. Często elektrowozownie kolejowe funkcjonują od kilkudziesięciu lat, a tym samym są bardziej wyeksploatowane. Metro zaczęło pasażerskie kursy nieco ponad 20 lat temu* – wyjaśnia pan Kamil.

Obecnie Metro Warszawskie eksploatuje 450 wagonów, w tym starsze, produkcji radzieckiej typu 81, serii Metropolis i najnowsze Inspiro. Każdy z wagonów musi dość często „odwiedzać" elektrowozownię. Zgodnie z obowiązującymi przepisami pociągi przechodzą regularne przeglądy kontrolne, okresowe i dodatkowe. Podstawowym celem przeglądów jest zabezpieczenie poszczególnych elementów pojazdów przed nadmiernym zużyciem, a tym samym zapewnienie pasażerom bezpiecznej podróży. Oprócz przeglądów prowadzone są także remonty wagonów – od takich o niewielkim zakresie po naprawy główne, czyli zdecydowanie podnoszące ich standard.



Największym obiektem na STP Kabaty jest elektrowozownia, czyli miejsce, w którym pociągi są naprawiane, oraz do którego zjeżdżają na noc. Oprowadzał nas po niej kierownik Sekcji Mechanicznej Działu Remontów Kamil Bober

Prace przeglądowe oraz część naprawczych wykonywane są na miejscu. Pracownicy dbają, aby tabor wyjeżdżający na tory był sprawny, bezpieczny i czysty. Regularnie sprawdzają stan wszystkich zespołów, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu. Wymieniane są także elementy, które szybko się zużywają. Prowadzone są również bardziej czasochłonne prace o szerszym zakresie, na które pozwala zaplecze techniczne STP Kabaty. Dlatego na terenie Stacji funkcjonują m.in. warsztaty: elektryczny, elektroniczny, mechaniczny i pneumatyczny.

STP Kabaty była projektowana w latach 70. XX wieku i wówczas, z powodów finansowych, zrezygnowano z części obiektów i infrastruktury. – *Jeszcze kilka lat temu pociągi mogły wjeżdżać i wyjeżdżać z elektrowozowni tylko z jednej – wschodniej strony. Było to poważne utrudnienie w sprawnym działaniu obiektu* – wyjaśnia Kamil Bober. – *Jeżeli na torze stały dwa wagony, a zależało nam na wyjeździe z hali stojącego w kolejności jako drugi, konieczne były czasochłonne manewry. Traciliśmy nawet kilkadziesiąt minut* – dodaje. W 2011 roku oddano do użytku głowicę zachodnią, czyli dodatkowy system torów umożliwiający wjazd i wyjazd z elektrowozowni od strony zachodniej.

Dużym ułatwieniem w zarządzaniu taborem metra i zapewnieniu sprawnego ruchu pociągów jest wyposażenie w szynę zasilającą części torów elektrowozowni stanowiących połączenie z wjazdem do tunelu. Dzięki temu nie ma potrzeby czasochłonnego przeciągania wagonów z elektrowozowni do tunelu. Dodatkowo tory postojowo-naprawcze są wyposażone w górną szynę zasilającą. – *Pozwala to na przeprowadzenie prób pod napięciem oraz samodzielny wyjazd pociągów z hali. Wszystkie prace są jednak wykonywane z zachowaniem szczególnej staranności i ostrożności. Tu chodzi o życie i zdrowie naszych pracowników* – wyjaśnia pan Kamil.

Prawdziwa elektrowozownia nie może obyć się bez tokarki podtorowej – urządzenia, które „odnawia" jedną z podstawowych i w dużym stopniu odpowiedzialnych za bezpieczeństwo pasażerów część wagonów – zestawy kołowe. Profile kół w trakcie jazdy zużywają się. Sterowana komputerowo tokarka podtorowa pozwala odpowiednio wyrównać ich powierzchnię. Jej dużą zaletą jest to, że prace można prowadzić na całym zestawie kołowym bez konieczności jego demontowania.

Wagony pojechały do Mińska Mazowieckiego mostem Siekierkowskim

Raz na jakiś czas wagony opuszczają elektrowozownię na dłużej. – *W lipcu zaczęliśmy wysyłać do specjalistycznych zakładów w Mińsku Mazowieckiego wagony Metropolis. Po kilkunastu latach eksploatacji przychodzi czas na naprawę główną, czyli prace mające na celu nie tylko utrzymanie*



Prace przeglądowe oraz część naprawczych wykonywane są na miejscu – w elektrowozowni STP Kabaty. Pracownicy regularnie sprawdzają stan zespołów mający wpływ na bezpieczeństwo ruchu oraz wymieniają szybkozużywające się elementy

wagonów w dobrym stanie technicznym, ale także podniesienie standardu ich użytkowania przez pasażerów – mówi kierow-nik Sekcji Mechanicznej. – *Dla tego typu wagonu naprawa główna jest obowiązkowa po przejechaniu 1,6 mln km lub po 16 latach eksploatacji* – dodaje.

W trakcie naprawy każdy z wagonów jest rozbierany na czynniki pierwsze – naprawiane są wózki napędowe i toczne, sprężarki, silniki trakcyjne, cylindry hamulcowe i okablowanie. Wymieniane są także podłogi, okna i tapicerka na fotelach.



Tory postojowo-naprawcze w elektrowozowni wyposażone są w górna szynę zasilającą (na górze, po lewej stronie). Dzięki temu możliwe jest przeprowadzanie prób pod napięciem oraz samodzielny wyjazd pociągów z hali

Wagony pojechały do Mińska Mazowieckiego nietypową drogą. Zgodnie z ustaleniami z wykonawcą wybrano transport drogowy na lawetach.

Od czasu budowy drugiej linii metra oraz zakupu pociągów do jej obsługi budynek elektrowozowni STP Kabaty nie jest już w stanie obsłużyć wszystkich wagonów. Część „nocuje" na torach postojowych pierwszej i drugiej linii metra, a część – zapakowana w folię chroniącą przed działaniem czynników atmosferycznych – zaparkowano na terenie STP. W zeszłym roku rozpoczęto budowę nowej hali, która pomieści 14 pociągów. Prace zakończą się w październiku tego roku.

Dobiega końca budowa nowej hali na STP Kabaty. Znajdzie w niej miejsce dla 14 pociągów



fot. Metro Warszawskie



fot. Metro Warszawskie

Metropolis na lawecie. W lipcu wagony przetransportowano do specjalistycznych zakładów w Mińsku Mazowieckiego, gdzie przejdą naprawę główną

Czystość pociągów codziennie oceniają pasażerowie. Na terenie elektrowozowni znajduje się specjalne stanowisko do mycia wagonów wewnątrz. W oddzielnym budynku usytuowano myjnię, w której czyszczone są całe pudła wagonów. Ma ona 132 metry długości, więc jednorazowo mieści się w niej cały 6-wagonowy skład. Myjnia pracuje w zamkniętym obiegu wody, co oznacza, że powstające ścieki trafiają do miejscowej oczyszczalni. Obecnie używana myjnia zastąpiła w 2012 roku starszą, zlokalizowaną na terenie elektrowozowni.



Kamil Bober wyjaśnia zasady działania tokarki podtorowej. Postęp procesu toczenia kół jest na bieżąco śledzony na monitorze komputera

Metrem z Kabat na Okęcie

Znaczną część STP Kabaty pokrywają torowiska. Oprócz tych łączących elektrowozownię z wjazdem do tunelu, w południowej części stacji znajduje się tor prób o długości 1,2 km. Służy on do testowania nowych wagonów oraz tych po naprawach.

Stacja posiada także łącznik z torami kolejowymi. Siedmiokilometrowy odcinek torów łączy ją z bocznicą kolejową stacji PKP Warszawa Okęcie. Tą drogą na STP Kabaty dostarczany jest m.in. nowy tabor.

Nad ruchem pociągów na terenie STP Kabaty czuwa dyspozytor, który kontroluje sytuację z budynku nastawni zabezpieczenia ruchu pociągów, potocznie nazywanego „grzybkiem”. Za pasażerski ruch pociągów na pierwszej i drugiej linii metra odpowiadają pracownicy Centralnej Dyspozytorni (więcej o Centralnej Dyspozytorni na następnej stronie).



Nikt dokładnie nie wie ile obecnie rowerów stacjonuje na STP Kabaty, ale wszyscy doskonale wiedzą, że bez nich praca byłaby o wiele trudniejsza

Wagony pasażerskie metra na podnośnikach, tokarka podtorowa czy suwnica nie zaskakują na terenie Stacji Techniczno-Postojowej. Co jednak robią tam rowery? Wystarczy spędzić chwilę, aby przekonać się, że jest się mijanym przez

fot. Metro Warszawskie



Myjnia Metra Warszawskiego ma 132 metry długości. Dzięki temu mieści się w niej cały 6-wagonowy skład

rowerzystów równie często, jak na drodze rowerowej. Różnica dotyczy tylko stroju – sportową odzież zastąpiono służbową Metra Warszawskiego. – *Ja się już tak przyzwyczaiłem do tego środka transportu na STP, że nie wydaje mi się on niczym nadzwyczajnym*. – Śmieje się pan Kamil. – *STP Kabaty to ogromny teren. Często w ciągu dnia trzeba wielokrotnie przemieszczać się po całej stacji. Gdyby nie szybki transport rowerowy wszystko trwałoby o wiele dłużej. Pracownicy mają więc do dyspozycji rowery służbowe, a niektórzy przyjeżdżają na własnych* – dodaje.

tekst: Magdalena Potocka



„Grzybek”, czyli miejsce z którego dyspozytorzy kierują ruchem pociągów na terenie STP

Serce czy mózg?



W nadzwyczajnych sytuacjach na drodze sygnalizacja świetlana jest wyłączana, a ruchem kieruje policjant. To on jest wtedy najważniejszy. U nas w awaryjnych sytuacjach najważniejszy jest dyspozytor – o Centralnej Dyspozytorni Metra Warszawskiego opowiada **dyżurny metra Tomasz Michalik**.

Gdy jechałam na spotkanie z panem pociąg metra najpierw długo stał na stacji Natolin, a później pomiędzy Natolinem a Kabatami jechał bardzo powoli. Czy to właśnie sprawka Centralnej Dyspozytorni Metra Warszawskiego?

Tak, to nasze działanie – bardzo nielubiane przez pasażerów, ale w niektórych sytuacjach konieczne. Na pierwszym miejscu jest bezpieczeństwo. Rano (12 sierpnia – przyp. red.) mieliśmy krótkotrwałą awarię urządzeń sterowania dla pociągów jadących w kierunku Młocin. W takiej sytuacji włączamy semafory i wyłączamy system automatyczny na danym odcinku, a maszynistów dodatkowo informujemy za pomocą rozkazów specjalnych S. Ogólnie mówiąc, rozkaz szczególny to nakaz zachowania szczególnej ostrożności, który każdy maszynista dostaje indywidualnie i na tej podstawie prowadzi pociąg.

Można to w pewnym sensie porównać do sytuacji na drodze. W nadzwyczajnych sytuacjach sygnalizacja świetlana jest wyłączana, a ruchem kieruje policjant. Co prawda u nas to właśnie wyłączone semafory są normą, a włączone to sytuacja szczególna, ale zasada jest podobna. Na drodze w sytuacji szczególnej policjant jest najważniejszy. U nas w awaryjnych sytuacjach najważniejszy jest dyspozytor. On reguluje tempo jazdy, zatrzymania, generalnie – rytm pracy.

Co jeszcze – oprócz awarii urządzeń sterowania ruchem kolejowym – może być przyczyną utrudnień w ruchu pociągów?

Zdarzają się także planowane ograniczenia prędkości, najczęściej wynikające z przyczyn technicznych. Na naprawę i konserwację linii mamy zaledwie dwie i pół godziny w nocy. Robiona jest ona etapami, co powoduje, że w pewnych miejscach w ciągu dnia mogą występować ograniczenia prędkości. Dotyczą krótkich odcinków, ale bywa, że powodują małe korki, co pasażerowie zauważają szczególnie w szczycie. Inną przyczyną mogą być awarie i niesprawności pociągów. Niesprawny pociąg, jadąc ze zmniejszona prędkością, powoduje zator na linii. Tu również ważna jest rola dyżurnego, aby tak ustawić pracę, żeby pasażerowie jak najmniej odczuwali uciążliwości.

Najpoważniejsze utrudnienia są wynikiem zdarzeń z udziałem pasażerów. Na szczęście występują rzadko, ale skutki dla płynności ruchu są poważne. Niemal wszystkie takie sytuacje są wynikiem ludzkiej nieuwagi, niezachowania ostrożności. W takich okolicznościach – w zależności od decyzji policji – bywa, że z ruchu wyłączana jest cała stacja. Może ograniczyć się to tylko do przejeżdżania pociągów przez stację bez zatrzymywania, ale może być także konieczne zamknięcie wybranego odcinka linii. Niekiedy konieczna jest zmiana organizacji ruchu – na przykład uruchamiamy pociąg wahadłowy oraz organizowana jest naziemna komunikacja zastępcza. Mamy wówczas także dodatkowe zadanie – informowanie pasażerów.

„Serce metra", „mózg metra", „najbardziej strzeżona strefa" – tak bywa określana Centralna Dyspozytornia w publikacjach prasowych. Proszę opowiedzieć, jakie tajemnicze czynności wykonujecie.

Robimy wszystko, co jest niezbędne, aby metro kursowało regularnie i bezpiecznie. Jesteśmy odpowiedzialni m.in. za sterowanie pierwszą i drugą linią, prowadzenie ruchu pociągów oraz zapewnienie pasażerom bezpieczeństwa i informacji. Współpracujemy z dyżurnymi stacji,



Stanowisko dyżurnego metra – na ścianie monitory z podglądem stacji i tuneli pierwszej i drugiej linii metra oraz schematy obrazujące aktualny ruch pociągów. Po prawej stronie dyżurnego znajduje się stanowisko dyspozytora drugiej, a po lewej – pierwszej linii metra

maszynistami i Służbą Ochrony Metra. To również my odbieramy komunikaty pogodowe w razie zagrożenia opadami.

Centralna Dyspozytornia to dwa niezależne zespoły kierowania ruchem – jeden dla pierwszej, drugi dla drugiej linii. Na ternie dyspozytorni pracują także zespoły dyspozytorów branżowych – ds. energetyki, automatyki i techniki. Energetyczny kontroluje działanie urządzeń zasilających i oświetlenia, automatyka to semafory, zwrotnice, rozjazdy i telewizja przemysłowa, a w zakresie obowiązków dyspozytora technicznego znajdują się m.in. windy i schody ruchome, wentylacja oraz kanalizacja.

Główne pomieszczenie dyspozytorni podzielone jest na trzy obszary – środkowy zajmuje dyżurny metra, a po prawej i lewej stronie ma dyspozytora pierwszej i drugiej linii. Każdy z dyspozytorów ma przed sobą monitory, na których widzi, co dzieje się na stacjach i w tunelach. Szczegółowe schematy obu linii pokazują bieżący ruch pociągów, gdzie się znajdują oraz odległości między nimi. Dyspozytorzy mają stałą łączność z maszynistami i dyżurnymi stacji. Za szklaną ścianą znajdują się stanowiska pracy wspomnianych dyspozytorów branżowych.

Zadaniem dyżurnego metra jest spinanie pracy ich wszystkich, ale też przekazywanie informacji o zaobserwowanych czy zgłoszonych sytuacjach. Z punktu widzenia utrzymania dobrej i bezpiecznej obsługi pasażerów bardzo ważna jest sprawnie zorganizowana współpraca i szybkość w działaniu. Jeżeli na przykład dojdzie do awarii pociągu, trzeba działać natychmiast – niekiedy nawet wyprawić pociąg pogotowia, który ściągnie uszkodzony skład, zorganizować pociąg wahadłowy, poinformować pasażerów. To jest między innymi nasza praca.

Centralna Dyspozytornia działa 24 godziny na dobę. Pierwsza zmiana zaczyna się o 7 rano, trwa do 19 i o tej godzinie obowiązki przejmuje druga zmiana.

Woli pan pracować na pierwszej czy drugiej zmianie?

Druga zmiana jest bardziej wymagająca. Po godzinie 19 pociągi zaczynają zjeżdżać do elektrowozowni po popołudniowym szczycie. Część jednak zostaje na noc w tunelach pierwszej i drugiej linii. Trzeba to wszystko dokładnie sprawdzić i skoordynować, aby następnego dnia rano wyjechała liczba składów, która zapewni ustaloną częstotliwość. Intensywna praca tak naprawdę kończy się wraz z końcem zmiany – do 7 rano wypuszczamy wszystkie pociągi obsługujące poranny szczyt.

Oprócz tego nadzorujemy nocne prace w tunelu, a jest ich dużo. Musimy skoordynować ruch drezyn, pociągów technicznych, wyłączenia trzeciej szyny. A wszystko musi być tak zorganizowane, żebyśmy o 4 rano mogli wypuścić na linię pierwsze składy, których zadaniem jest sprawdzenie linii, a o 5 – zabranie pierwszych pasażerów.

W pierwszej chwili mogłoby się wydawać, że trudniejsza jest praca w ciągu dnia, gdy mamy poranny i popołudniowy szczyt komunikacyjny. To tylko pozory – w trakcie zmiany nocnej, oprócz czynności rozdysponowania taboru i nadzoru nad pracami w tunelu, mamy także weekendowe kursy nocne. Wiadomo – weekend, więcej wolnego czasu i alkoholu. Pasażerom przychodzą do głowy różne pomysły, które nie idą w parze z ich bezpieczeństwem. Częściej niż w ciągu dnia zdarzają się także zanieczyszczenia przedziałów pasażerskich.

Pracuje pan w Metrze Warszawskim od 22 lat. Jak w tym czasie zmieniła się praca w Centralnej Dyspozytorni?

Zmieniło się bardzo dużo, począwszy od samej siedziby. Do 2008 roku Centralna Dyspozytornia znajdowała się na stacji metra Politechnika. Można się było do niej dostać m.in. „tajemniczymi" drzwiami pod pomnikiem Jazdy Polskiej. Wraz z rozbudową metra siedziba na Politechnice stała się za mała. Przenieśliśmy się na STP Kabaty.

Patrząc od strony technicznej – w starej dyspozytorni nie było płaskich monitorów, na których jak na dłoni można zobaczyć co się dzieje w metrze, a te które były nie zapewniały tak



Stanowisko dyspozytorów drugiej linii metra

dobrego obrazu. Tunele były inaczej wyposażone i mieliśmy inne oprogramowanie sterowania ruchem. Gdy pojawiło się hasło – „4-minutowa częstotliwość kursowania metra" była to mega częstotliwość.

W zeszłym roku otwarto centralny odcinek drugiej linii metra, a na pierwszej wdrożono nowy system sterowania ruchem pociągów i zarazem nową organizację pracy Centralnej Dyspozytorni. Nowy automatyczny system przybliżył pierwszą linię do drugiej. Pociągi mogą kursować co 2 minuty 20 sekund. Kilka lat temu było to nie do pomyślenia – zachwycaliśmy się 4-minutową częstotliwością.

Obecnie zarządzanie metrem jest bardziej zautomatyzowane, choćby wspomniany system sterowania ruchem pociągów na pierwszej linii. Do zeszłego roku źródłem wiedzy dla maszynistów o prędkości, z jaką mają prowadzić pociąg były wskazania semaforów. Teraz maszynista ma pełne informacje na pulpicie w kabinie. To system sprawdza, czy skład jedzie z bezpieczną prędkością. Jeśli zostanie ona przekroczona, włącza się automatyczne hamowanie.

Czy zarządzanie pierwszą i drugą linią metra bardzo się różni?

Przebiega to podobnie, choć druga linia jest bardziej zautomatyzowana i zastosowano wiele rozwiązań, które ułatwiają pracę. Maszynista ma na przykład w kabinie podgląd na sytuację na torach. Na peronach zamontowano czujniki, dzięki którym, gdy pasażer przekroczy linię bezpieczeństwa, automatycznie nadawany jest komunikat ostrzegawczy. Na pierwszej linii odpowiada za to dyżurny stacji.

Nowością na drugiej linii jest także funkcja automatycznego nawrotu pociągów. Dla pasażerów nie ma to większego znaczenia, ale dla nas te funkcje to bardzo ważne ułatwienia.

Biorąc pod uwagę bezpieczeństwo bardzo istotna jest funkcja automatycznej jazdy. Pozwala to na przejęcie kontroli nad pociągiem przez dyspozytora. Jeżeli dojdzie na przykład do zasłabnięcia maszynisty, albo konieczności jego szczególnej reakcji poza kabiną i nie będzie z nim kontaktu, dyspozytor pracujący na Kabatach może – za pomocą urządzeń sterujących – doprowadzić pociąg do najbliższej stacji.

Już prawie ćwierć wieku odpowiada pan za bezpieczeństwo pasażerów i obsługę warszawskiego metra. Nie da się ukryć, że to ogromne obciążenie i niekiedy zapewne stres. Boi się pan czasem?

Stres czasem się pojawia, szczególnie jeśli chodzi o sprawy związane z bezpieczeństwem. Największy jest wtedy, gdy dochodzi do wypadku z udziałem pasażera. Ale bez względu na wszystko muszę zachować spokój i działać zgodnie z zasadami.

Mocno przeżyłem także wydarzenie z 1998 roku – nad Warszawą przeszła ogromna ulewa, która sparaliżowała całą komunikację miejską, w tym metro. Najgorzej było na stacji Wilanowska – po schodach płynął wodospad. Na stacji w ekspresowym tempie zbierała się woda, która sięgała do główki szyny. Trzeba było natychmiast interweniować, ale zamknięcie stacji było bardzo czasochłonne. Nie było wówczas silników wspomagających zamykanie ciężkich grodzi. Drzwi zamykało się za pomocą korbki. Stresu było dużo. Teraz mamy automatykę – drzwi zamykają się szybko i co ważne można je zamykać jednocześnie, a nie pojedynczo.

Co do strachu, to myślę, że po tylu latach byłoby dziwne, gdybym go odczuwał.

Nigdy także nie brałem pod uwagę zmiany pracy czy stanowiska. Praca jest bardzo ciekawa, nie ma w niej monotonii, są wyzwania, trzeba się wciąż uczyć, a to wynagradza wszystkie stresujące sytuacje. Te 22 lata to szkoła postępowania i działania.

rozmawiała: Magdalena Potocka

Metro żyje nocą

Myślicie, że podczas nocnej przerwy w kursowaniu warszawskiego metra tunele zamierają? Nic bardziej mylnego! Żyją wtedy życiem zupełnie innym od codziennego przewożenia pasażerów. Do tuneli wchodzą pracownicy, którzy dbają o stan techniczny podziemnej kolei i służby, które trenują na wypadek sytuacji kryzysowych. Zapraszamy na dobrze znane stacje i do tuneli, w których miejsce pasażerów i wagonów metra zajęli antyterroryści i krzeszące iskry pojazdy.

Na stacji metra doszło do skażenia! Na miejsce szybko przyjechały służby ratunkowe i wojsko. Funkcjonariusze przebrali się w specjalistyczne kombinezony i przystąpili do działania. Spokojnie, to tylko ćwiczenia. Choć widok tak ubranych ludzi z pewnością budzi niepokój, to dzięki treningowi i doskonaleniu umiejętności w prawdziwych warunkach, możliwa będzie szybka reakcja służb w sytuacji zagrożenia. W nocnych ćwiczeniach brało udział ponad stu statystów. Nad przebiegiem ćwiczeń czuwał Centralny Ośrodek Analizy Skażeń.



Fot. Metro Warszawskie



Fot. Metro Warszawskie



Fot. Metro Warszawskie

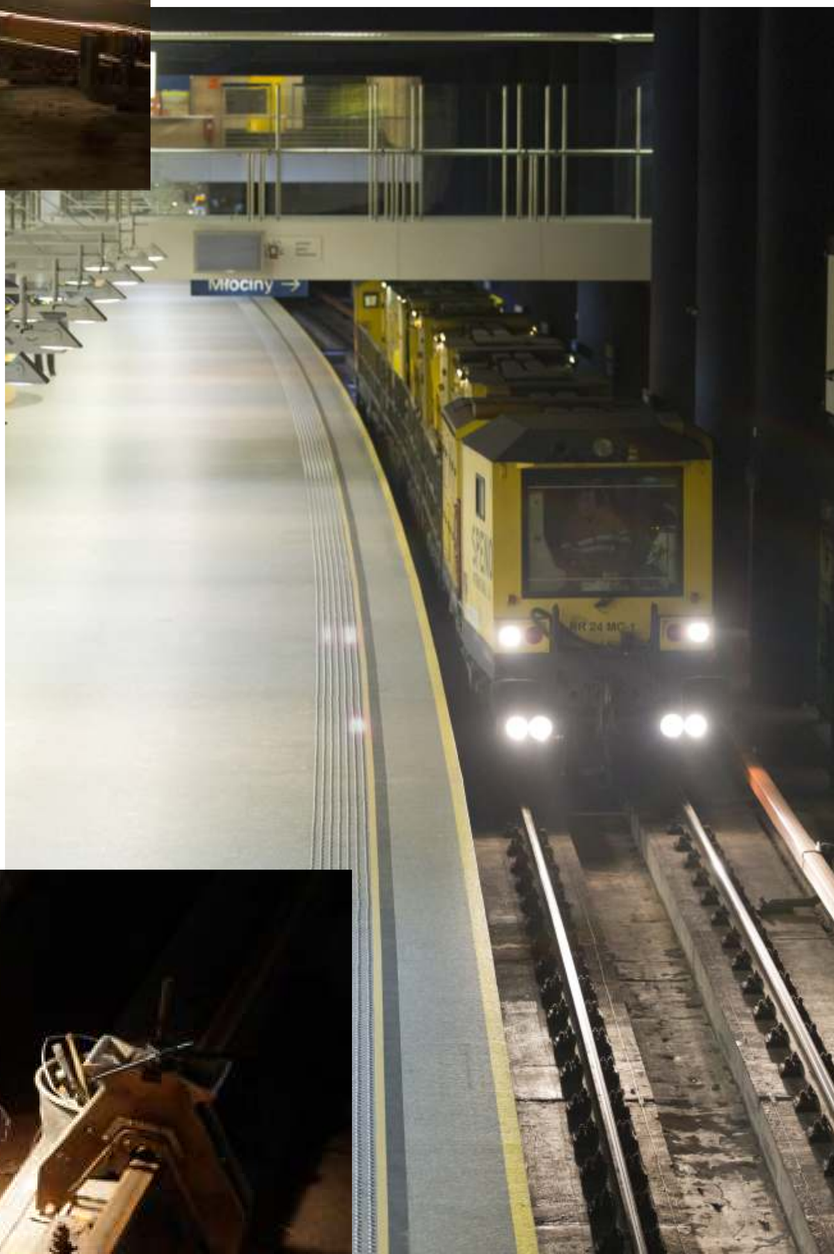
BOA w metrze! BOA– czyli Biuro Operacji Antyterrorystycznych Komendy Głównej Policji. Z obiektów metra bardzo chętnie korzystają również służby bezpośrednio odpowiedzialne za nasze bezpieczeństwo. Dzięki ćwiczeniom na stacjach metra mogą podnosić swoje kwalifikacje. Policjanci uczą się jak reagować na zagrożenia w dużych obiektach, gdzie przebywa wielu ludzi. Z wiadomych przyczyn tego typu ćwiczenia mogą być przeprowadzone tylko w nocy.



Fot. Metro Warszawskie

Szlifowanie szyn jest bardzo ważnym elementem utrzymania podziemnej kolei w dobrym stanie technicznym. Ma to wpływ nie tylko na komfort jazdy, ale tez na bezpieczeństwo. Dzięki szlifowaniu szyn udaje się zmniejszyć hałas i oszczędzić zużycie energii. Choć krzeszący iskry moloch wygląda brutalnie – to szlifowanie jest niezwykle precyzyjną czynnością. Do zeszlifowania jest jedynie 0,3 mm!

To dość niespotykany widok. Na stację nie wjeżdża pociąg, aby za chwilę zabrać spieszących się mieszkańców Warszawy, ale maszyna, która dba o stan torów. Szyny szlifować trzeba na całej linii, a wiec również na stacjach.



Fot. Metro Warszawskie

Szyny trzeba też czasem wymienić. Podczas tych prac konieczne jest wyłączenie napięcia w 3. szynie, prowadzone więc mogą być wyłącznie w czasie przerw nocnych. Łączenie wymienianych szyn jest nie mniej widowiskowe od szlifowania. Do spawania stosuje się proszek zwany termitem. Spala się on w temperaturze ponad 3000 stopni i zalewa szczelinę pomiędzy szynami płynnym metalem.



Fot. Metro Warszawskie

21 lat wozimy turystów (cz. III)

W latach 70. XX wieku piętrus z „nosem" na Trasie Łazienkowskiej. Później 180 z tytułem „Warszawskiej linii turystycznej" i niepowtarzalną tablicą boczną. W międzyczasie – po ponad 60 latach przerwy – omnibusy konne. Czym w ostatnich latach podróżowali po Warszawie turyści?

Jasna, długa, prosta, szeroka jak morze – Trasa Łazienkowska

Historia autobusowych linii turystycznych, uruchamianych przez stołeczne Miejskie Zakłady Komunikacyjne, sięga 1974 roku. Wtedy bowiem została oddana do użytku Trasa Łazienkowska. Z tej okazji, jeszcze przed otwarciem, z Berlina Wschodniego do Warszawy sprowadzono dwa autobusy piętrowe.

Pierwszy, wyprodukowany w zakładach VEB Wagonnbau Bautzen, wyróżniał się pokaźną, wyraźnie oddzieloną od reszty częścią (zwaną „nosem") kryjącą silnik. Drugi powstał w zachodnioniemieckim Büssingu, a jego silnik znajdował się pod podłogą.

fot. G. Rutowska/NAC, „Trasa Łazienkowska w Warszawie"



„Ogórek" Cabrio wyrusza w kolejny kurs

fot. G. Rutowska/NAC, „Trasa Łazienkowska w Warszawie"



Autobus San z turystami na przystanku początkowym przy pl. Na Rozdrożu

Stało się! 22 lipca 1974 roku została otwarta Trasa Łazienkowska. Jak podają źródła, pierwszego dnia przeprawa była udostępniona jedynie pieszym. Komunikacja miejska pojawiła się tam dzień później.

Uruchomiona została również linia turystyczna, której organizacją zajęło się Warszawskie Przedsiębiorstwo Turystyczne „Syrena". Trasa zaczynała się przy pl. Na Rozdrożu, skąd autobusy jechały do ronda Wiatraczna, okrążały je, następnie dojeżdżały aż do pomnika Lotnika, gdzie zawracały i wracały na pl. Na Rozdrożu. Linia kursowała we wszystkie dni wolne od pracy w godzinach 10.00 – 20.00, a koszt przejazdu wynosił 7 zł.

Początkowo do obsługi skierowano należące do „Syreny” jelcze „ogórki” i sany w wersji bez dachu. Gdy zrobiło się nieco chłodniej, na trasę został skierowany, należący do MZK piętrus z „nosem”.

Tu historia się urywa. Brakuje szczegółowych informacji dotyczących pojawienia się tam drugiego piętrusa oraz daty likwidacji linii. Wiadomo jedynie, że 22 lipca 1974 roku był on jedną z atrakcji wystawy „Panorama XXX-lecia PRL” na pl. Zwycięstwa, czyli obecnym pl. Piłsudskiego.



Bussing D2U na wystawie „Panorama XXX-lecia PRL”

Nowoczesna, niskopodłogowa, turystyczna

Na kolejną linię turystyczną trzeba było poczekać ponad ćwierć wieku. Wraz z wygraniem przez firmę Rapid-Bus przetargu na obsługę w latach 2000-2008 części linii komunikacji, m.in. na linii 180 pojawiły się nowoczesne autobusy marki Solaris. Kilka miesięcy po wprowadzeniu niskopodłogowców linia została wydłużona do pętli przy Cmentarzu Wojskowym na Powązkach. Na jej trasie znajdowało się wiele warszawskich zabytków – nadano jej więc miano „Warszawskiej linii turystycznej”.



Solaris na jeszcze niewyremontowanym Krakowskim Przedmieściu

Solarisy, nieco wyróżniające się odcieniami żółci i czerwieni, kursowały na trasie łączącej Wilanów z Traktem Królewskim oraz przejeżdżały obok Powązek i terenów, na których podczas II Wojny Światowej funkcjonowało getto. W pojazdach wprowadzono specjalne dwujęzyczne tablice liniowe z zaznaczonymi mijanymi zabytkami.

W kwietniu 2010 roku linia 180 została wydłużona z Powązek do pętli na Chomiczówce i jednocześnie straciła miano „turystycznej”.



Tablica boczna z trasą linii 180



fot. L. Peczyński

Jeden z pierwszych kursów linii 100

Spod oczu Zygmunta

Kolejną miejską autobusową linią turystyczną była okrągła „setka". Nie tylko numer był okrągły, ale również trasa, która miała tylko jedną pętlę i prowadziła przez najciekawsze miejsca Warszawy.

Tym razem przedsięwzięcie w całości została zorganizowana przez Zarząd Transportu Miejskiego, dzięki czemu na linii obowiązywały takie same bilety, jak w innych środkach komunikacji miejskiej.

W pierwszy kurs 100 wyruszyła 21 kwietnia 2001 roku, na trasie: PLAC ZAMKOWY – Podwale – Kilińskiego – Długa – Miodowa – pl. Krasińskich – Świętojerska – Anielewicza – al. Jana Pawła II – al. Solidarności – pl. Bankowy – Senatorska – Wierzbowa – pl. Piłsudskiego – Królewska – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Waryńskiego – Boya – pl. Unii Lubelskiej – Bagatela – Al. Ujazdowskie – Piękna – Górnośląska – Myśliwiecka – Łazienkowska – Czerniakowska – Szwoleżerów – Agrykola – ŁAZIENKI – Agrykola – Myśliwiecka – Górnośląska – Piękna – Al. Ujazdowskie – pl. Trzech Krzyży – Nowy Świat – Krakowskie Przedmieście – Miodowa – Senatorska – Nowy Przejazd – al. Solidarności – Nowy Zjazd – Dobra – Zajęcza – Topiel – Tamka – most Świętokrzyski – Wybrzeże Szczecińskie – Wybrzeże Helskie – Ratuszowa – Jagiellońska – al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – Kapucyńska – Miodowa – Senatorska – PLAC ZAMKOWY.

Początkowo linię obsługiwały wyłącznie niskopodłogowe autobusy Jelcz. Dopiero od sierpnia na linię wprowadzono specjalnie sprowadzony, wycofany z Berlina autobus MAN SD202. Pojawienie się piętrusa okazało się strzałem w dziesiątkę, a frekwencja, dotąd niewielka, znacznie wzrosła. Część z pasażerów o wiele bardziej od mijanych obiektów ceniła sobie możliwość przejażdżki na górnym pokładzie.

W ciągu kolejnych lat trasa poddawana była nieznacznym modyfikacjom, najczęściej związanym z wakacyjnymi remontami. Najpoważniejsza zmiana zaszła w sezonie letnim w 2004 roku. Ze względu na brak możliwości przejazdu piętrusa w kilku miejscach na trasie linii 100 konieczne było jej zawieszenie. W zamian została uruchomiona przyspieszona linia turystyczna o numerze 400 łącząca pl. Zamkowy z Parkiem Kultury w Powsinie. Linia obsługiwała trasę: PLAC ZAMKOWY – Podwale – Kilińskiego – Długa – Miodowa (powrót: Miodowa – Senatorska – PLAC ZAMKOWY) – pl. Krasińskich – Bonifraterska – Konwiktorska – Sanguszki – Wybrzeże Gdańskie – Nowy Zjazd – most Śląsko-Dąbrowski (powrót: most Śląsko-Dąbrowski – Grodzka – Wybrzeże Gdańskie) – al. Solidarności – Targowa – Ratuszowa (powrót: Ratuszowa – Jagiellońska – św. Cyryla i Metodego – Targowa) – Wybrzeże Helskie – Wybrzeże Szczecińskie – most Świętokrzyski – Zajęcza – Dobra – Tamka (powrót: Tamka – most Świętokrzyski) – Kopernika – Świętokrzyska – Marszałkowska – Al. Jerozolimskie – Bracka – pl. Trzech Krzyży (powrót: pl. Trzech Krzyży – Nowy Świat – Al. Jerozolimskie) – Książęca – Rozbrat – Myśliwiecka – Szwoleżerów – Czerniakowska – Powsińska – Wiertnicza – Przyczółkowa – Przyczółkowa (osiedle Powsin) – Przekorna – Opieńki – POWSIN PARK KULTURY.



fot. L. Peczyński

Piętrus czeka na odjazd do pętli w Powsinie

Linia 400 bezpowrotnie zniknęła z ulic z końcem 2009 roku. Powodem był pogarszający się stan techniczny jedynego warszawskiego autobusu piętrowego oraz malejące zainteresowanie linią.

Ekologicznie przez miasto

Oprócz spalinowych autobusów Warszawę można było zwiedzać również z pokładu omnibusu konnego. Był to dyliżans, który w odróżnieniu od tramwajów konnych nie poruszał się po torach.

Pierwotnie omnibusy konne można było spotkać od 1836 roku aż do czasu niemieckiej okupacji. W 2005 roku, za sprawą Tramwajów Warszawskich, ten wyjątkowy środek transportu powrócił do Warszawy. Odremontowany przez przewoźnika pojazd mógł zabrać na pokład 16 pasażerów.

4 marca ruszyła weekendowa linia turystyczna. Omnibus swoją trasę rozpoczynał i kończył pod budynkiem Arsenału, po drodze przejeżdżając ulicami: Długą, Miodową, Krakowskim Przedmieściem, Królewską, Moliera, Senatorską, Podwalem, Nowomiejską i ponownie Długą. Na tej trasie kursował do 1 października.

Kolejny sezon rozpoczął się w połowie czerwca 2006 roku. Do znanego już omnibusu dołączył kolejny – piętrowy. Obydwa kursowały na nowej, całotygodniowej trasie jednokierunkowej: PLAC ZAMKOWY – Podwale – Nowomiejska – Freta – Rynek Nowego Miasta – Kościelna – Freta – Długa – Miodowa – Senatorska – PLAC ZAMKOWY.



fot. L. Peczyński

Piętrowy omnibus czeka pasażerów przy pl. Zamkowym



fot. L. Peczyński

Omnibus konny podczas przerwy przed Zamkiem Królewskim

Podobną trasą dyliżans kursował do 2011 roku, po czym przez trzy sezony nie pojawiał się na stołecznych ulicach. Stukot kopyt powrócił na warszawskie ulice w 2015 roku. 5 maja Tramwaje Warszawskie uruchomiły nową linię, która kursowała od wtorku do niedzieli w godz. 12-19 na trasie: PLAC ZAMKOWY – Podwale – Freta – Świętojańska – pl. Krasińskich – Miodowa – Senatorska – Podwale – PLAC ZAMKOWY.

Na tej trasie omnibus kursował do 16 października.

Ostatnie weekendy z WLT

Chociaż w aktualnej ofercie nie ma już piętrowych autobusów i omnibusów konnych, a zabytkowe tramwaje zjechały do zajezdni, gorąco zachęcamy do wybrania się na wycieczkę statkiem do Serocka, tramwajem wodnym po Wiśle oraz do skorzystania z czterech przepraw promowych pomiędzy brzegami Wisły. Najbliższe weekendy (10-11 i 17-18 września) będą ostatnią okazją w tegorocznym sezonie do skorzystania z Warszawskich Linii Turystycznych.

Szczegółowe informacje dotyczące kursowania WLT są dostępne na stronie ztm.waw.pl ■

tekst: Leszek Peczyński

Tekst opracowano na podstawie:
- J. Dąbrowski, D. Nalazek, M. Stiasny – „Warszawskie autobusy i trolejbusy", Betezda, Rybnik 2005
- Serwisu Historii Warszawskiej Komunikacji Miejskiej – www.trasbus.com
- Strony internetowej Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie – www.kmkm.waw.pl
- Materiałów własnych autora.

Więcej historycznych zdjęć z Trasy Łazienkowskiej dostępnych jest na stronie Narodowego Archiwum Cyfrowego.

Tramwajem przez Stadt Warschau

Na początku sierpnia, staraniem wydawnictwa „Eurosprinter”, ukazała się książka Dariusza Walczaka – „Tramwajem przez Stadt Warschau”. Jest to pierwsza większa publikacja, która próbuje uzupełnić i uszczegółowić znane i mniej znane wątki i fakty, z ciągle czekającej na większe opracowanie historii warszawskiej komunikacji w okresie wojny i okupacji w latach 1939-44.

Dla historyków jest to znakomite uzupełnienie wiedzy z zakresu tras, taboru, torowisk itd., poparte wieloletnimi poszukiwaniami autora i grona osób, które współpracowały przy powstaniu książki. Dla sympatyków poznających dopiero historię komunikacji niewątpliwą atrakcją jest ogromna liczba unikalnych, pierwszy raz publikowanych fotogramów z okupowanej Warszawy, gdzie na pierwszym planie widać tramwaje, choć jest także kilka autobusów. Uzupełnieniem są szkice autorstwa Dariusza Walczaka przedstawiające tabor, układ torowisk, itp., które dodają publikacji niewątpliwego uroku.

Mimo iż w opracowaniu zawarto wiele cennych informacji, to po dokładnym, wielokrotnym przejrzeniu i przeczytaniu pozostaje pewien niedosyt i chęć poznania większej liczby faktów. Trudno powiedzieć, czy był to świadomy zamysł autora, aby zbudować w czytelnikach niedosyt i zachęcić do dalszych własnych poszukiwań. Jeśli tak, to cel osiągnął i zapewne w niedługim czasie powstaną kolejne publikacje omawiające inne aspekty opisanej jeszcze w niewielkim stopniu historii warszawskiej komunikacji.

Reasumując, pozycja ciekawa, intrygująca, do której warto wracać wielokrotnie, nie tylko dla poznania i zapamiętania faktów, ale również odkrywania kolejnych szczegółów na fotografiach ukazujących życie miasta i jego mieszkańców w okresie okupacji.



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

@ iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO